



1 | Platz ohne Ende: Auf dem Sossusvlei Moun Airport parken die Chartermaschinen neben einer alten Zweimot, die stillgelegt ist

2 | Längst verlassen: Seit 1950 stehen die Häuser der Diamantensiedlung von Lüderitz leer

3 | Guter Dinge: Anne und Dirk Linn auf der letzten Etappe zurück nach Windhoek. Noch ist das Wetter in Ordnung

An- und Abflüge

Bei den Starts auf losem Untergrund musste man auf den Propeller aufpassen, das heißt vorher Steine wegräumen und den Run-up-Check nicht im Stand erledigen, sondern während des Aufrollens. In Swakopmund stellten eher meteorologische Aspekte eine Herausforderung dar: Durch die kalte Meeresströmung entsteht Seenebel. Als Ausweichplatz könnte man mit IFR-Flugplan nur das benachbarte Walvis Bay wählen. Bei unserem Anflug auf Swakopmund erkannten wir bereits weit voraus die erwartete Wand aus Seenebel, die fast bis zum Platz reichte. Der Branton der »24« hob sich kaum von der sandigen Umgebung ab. Aber dank GPS und mit den Eisenbahnschienen als Auffanglinie gelang der Anflug problemlos. Wie an fast allen Plätzen gibt es in Swakopmund keine Funkstelle am Boden. Kommuniziert wird wie bei al-

len »unmanned aerodromes« über die gemeinsame TIB-Frequenz: 124.800 MHz (Traffic Information Broadcast). Dass in Swakopmund lebhafter Verkehr auf beiden gekreuzten Bahnen stattfindet, macht die Sache nicht einfacher. Der hier herrschende Funkjargon war zu Recht eines der wichtigsten Themen in der Theorieprüfung.

Spannender war allerdings der Anflug auf Windhoek Eros am letzten Tag. Laut Easy Cockpit musste es am Vortag in Windhoek Gewitter gegeben haben, und im Laufe der Nacht hatte sich eine Front von Nordwesten auf die Berge östlich der Namib zubewegt. Abends wollten wir mit der Airline zurück nach Frankfurt – das erzeugte Druck, und Druck ist das, was in der Fliegerei oft zu Fehlern führt. Am Meer entlang bis Swakopmund und dann nach Osten Richtung Windhoek? Oder östlich der Berge nach Norden? Wir entschieden uns für

die westliche Route. Bis Conception Bay war das Wetter noch ordentlich, auch wenn tiefe Wolkenfelder von der See hereinkamen. Walvis Bay hatte IMC – und wir waren genau darüber, noch in einem fliegbaren Layer. Auf keinen Fall wollte ich versuchen, im Tiefflug durch die aufgestauten Wolken der Straße in die Berge zu folgen. Da über uns ein kleines blaues Loch war, meldete ich Walvis Bay, dass wir in deren TMA bis Flight Level 75 steigen würden, in der Hoffnung, dann durch zu sein. Knapp über 8500 Fuß war es dann vollkommen blau. Wir hatten es geschafft! Und Windhoek war offen für einen Abstieg nach Sichtflugregeln.

Nach der Taxifahrt zum internationalen Flughafen Hosea Kutako waren wir viel zu früh dran für die Heimreise. Aber das war uns jetzt egal. Wir hatten alles geschafft und einen wundervollen Urlaub mit mächtig vielen Eindrücken. 